INSERTO  SPECIALE

VOLARE

Supplemento a
«IL PICCOLO»
del 23/12/1990

SERVIZIO
PROMOZIONALE
A CURA
DELLA SPE

A cura del Consorzio per l'Aeroporto Friuli-Venezia Giulia

L'ASSESSORE REGIONALE AI TRASPORTI DI BENEDETTO SUGLI OBIETTIVI DELLA POLITICA AEROPORTUALE

Con l'Aeroporto di Ronchi la Regione centro della nuova Europa



Quale potrà essere il ruolo dell'aeroporto di Ronchi nello sviluppo dei collegamenti con l'Est e il Centro Europa?

I recenti avvenimenti politici dell'Europa orientale consentiranno finalmente di concretizzare gli obiettivi della politica regionale nel settore dei trasporti, i quali sono rimasti, per molti anni, spesso più enunciazioni di principio, anche se valide, che realtà effettive cui basare ipotesi di sviluppo. La regione si trova infatti a essere ora non solo l'auspicato «ponte» tra Est e Ovest ma addirittura «centro» di una nuova Europa.

E' quasi superfluo sottolineare ciò che la nuova situazione determinerà nel settore dei trasporti per la regione: per il comparto aereo essa consentirà finalmente di sfruttare appieno le potenzialità, piuttosto evidenti, dell'aeroporto regionale di Ronchi dei Legionari: quella sopra ricordata, legata alla sua posizione geografica, e quella in campo infrastrutturale.

Relativamente alla prima, lo scalo regionale si intende qualificare come riferimento per i grandi flussi di traffico nord-sud ed est-ovest; relativamente alla seconda, i lavori di ristrutturazione dell'aerostazione, di cui è stato di recente portato a termine un primo lotto e verrà avviato tra breve un secondo, di completamento, stanno elevando ulteriormente la potenzialità operativa dell'impianto: a qualche osservatore esterno potrà anzi sembrare che la struttura sia addirittura sovradimensionata rispetto alle attuali esigenze. Non lo è però nella prospettiva di sviluppo sopra accennata.

Quali sono gli interventi concreti con cui si intende perseguire tali obiettivi?

All'aeroporto dovrà essere innanzitutto garantita una maggiore accessibilità dalle vie aeree, da attuarsi nell'ambito di un riassetto del quadrante nord-orientale dello spazio aereo italiano e dell'area di frontiera con l'Austria e la Jugoslavia. Si dovrà pensare all'apertura dell'aerovia tra Ronchi e Ilirska Bistrica, da anni richiesta dalla Regione e dal Consorzio per l'aeroporto ai governi italiano e jugoslavo; poi all'apertura di un'ulteriore aerovia verso il nord, oltre a quella recentemente attivata tra Ronchi e Villaco, che vada a congiungersi con l'esistente aerovia tra Venezia e Innsbruck, allo scopo di abbreviare il percorso Ronchi-Monaco di Baviera: e, infine, a due nuove aerovie, in direzione di Ancona e Vicenza, per evitare il nodo di Chioggia nelle rotte nazionali.

Sul fronte dei collegamenti il consorzio per l'aeroporto si sta attivando per l'acquisizione di nuove relazioni: il ripristino del collegamento con Londra; di quello con Vienna, da attuarsi, questa volta, con orari soddisfacenti per l'utenza: i collegamenti nazionali con Genova, di cui è imminente l'inaugurazione, con Napoli e in direzione della Sicilia.

Interessanti prospettive potrà inoltre offrire il settore del trasporto aereo di terzo livello, specialmente nella ottica dello sviluppo delle relazioni tra le regioni di Alpe Adria.

Per quanto riguarda il settore charter, esso potrà essere maggiormente sviluppato, ma la sua espansione è legata all'offerta di «pacchetti» turistici complessivi riguardanti le mete turistiche e i trasporti.

Un altro importante tema è costituito dall'accessibilità a terra dell'aeroporto e dalla connessione tra il trasporto aereo e gli altri modi di trasporto. A tale proposito ricordo che il piano regolatore integrato dei trasporti prevede che sull'area antistante l'aeroporto si sviluppi un polo intermodale di raccordo con il trasporto ferroviario (linea Trieste-Venezia), stradale (SS14 e autostrada) e su autolinee. Si sta inoltre studiando la possibilità di istituire una linea di transfer su elicotteri tra Ronchi e Pordenone, in modo da migliorare l'accessibilità all'aeroporto per gli utenti di quest'ultima località, che sono sfavoriti dalla lontananza dall'impianto.

In questo panorama non sembrano esserci grandi prospettive per il settore del trasporto aereo di merci...

In effetti questo settore non ha avuto finora lo sviluppo che si sarebbe potuto prevedere, visto anche il concomitante incremento del settore passeggeri. Le quantità trasportate sono invero assai modeste: tra le 600 e le 700 tonnellate di merce all'anno. Sono livelli del tutto insoddisfacenti, anche perché si riscontra un mancato utilizzo, da parte degli operatori, di non trascurabili disponibilità offerte dallo spazio stiva degli aerei in transito.

Tuttavia anche qui si intravvede la possibilità di un miglior sfruttamento delle potenzialità offerte, che discendono anche dalla collocazione territoriale dell'aeroporto: Ronchi si trova infatti al centro di un sistema di interscambio merci (valichi di frontiera, autoporti di Gorizia e di Trieste, scalo merci di Cervignano, il citato polo intermodale, porti di Trieste, Monfalcone, Porto Nogaro e jugoslavi limitrofi, collegamenti autostradali), che offre potenzialità di grande sviluppo anche nel settore merci che l'aeroporto deve quindi poter utilizzare appieno.



BILANCI E PROGRAMMI ILLUSTRATI DAL PRESIDENTE DEL CONSORZIO PER L'AEROPORTO FRIULI-VENEZIA GIULIA

Marocco: aperture verso l'Est occasioni da non perdere

I bilanci sono confortanti, inducono all'ottimismo. Tuttavia i problemi sul tappeto sono ancora molti ed è necessario tessere una fitta rete di accordi a livello locale, nazionale e internazionale, per avviarli a soluzione. L'on. Mario Dino Marocco, presidente del Consorzio per l'aeroporto del Friuli-Venezia Giulia che ha sede a Ronchi dei Legionari, non nasconde soddisfazione e impazienza: le aperture verso l'Est che il nuovo assetto europeo prospetta costituiscono occasioni da non perdere dopo le lunghe attese del passato, e possono consentire di voltare finalmente pagina. Ma procediamo con ordine. Lo scalo regionale ha alle spalle una lunga e più che onorevole attività di servizio. Col tempo è riuscito a darsi una struttura tecnica di prim'ordine. La pista di 3000 metri che consente di accogliere anche il traffico internazionale e intercontinentale, assieme agli impianti per il volo strumentale ne hanno fatto un aeroporto di categoria superiore. Ora non resta che valorizzare al massimo queste caratteristiche, individuare e praticare tutti i canali che possono determinare un ragguardevole incremento del traffico. Questo, per quanto riguarda i passeggeri, è attestato attualmente su valori più che apprezzabili. I quattro collegamenti quotidiani con Roma e i due con Milano, nel periodo gennaio-settembre di quest'anno hanno fatto registrare 266.956 passeggeri e l'incremento rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso (223.945 passeggeri) è del 19,20 per cento. Questo induce a ritenere che al 31 dicembre 1990 potrà essere superata la soglia dei 400 mila passeggeri: un traguardo che Marocco ritiene «ragionevole», valutati la potenzialità dello scalo e il «bacino di utenza» rappresentato dall'ambito regionale. Se si considerano poi i voli internazionali, i charter, quanto attiene all'aviazione minore, eccetera, il numero dei passeggeri che in arrivo e in partenza durante i primi nove mesi dell'anno in corso sono passati per l'aeroporto di Ronchi dei Legionari, sale a più di 313.000. E l'aumento rispetto al 1989 (264.468) supera largamente il 18 per cento. Come si accennava, un bilancio di tutto rispetto. Marocco, comunque, ritiene che si possa fare ancora di più e di meglio, almeno sul versante dei collegamenti internazionali. I quali sono quotidiani con Monaco di Baviera (due voli Lufthansa) e bisettimanali (assicurati dalla compagnia di bandiera ungherese Malev) con Budapest. Per quanto riguarda Monaco non ci sono problemi. Per il momento i due Fokker Lufthansa sono sufficienti, così com'è sufficiente la doppia cadenza quotidiana del collegamento. Suscettibile di miglioramento, invece, è il collegamento con Budapest, tanto che è alle viste un terzo volo settimanale, il quale consenta di «allargare» ulteriormente il raggio di azione dello scalo favorendo le coincidenze da e per Leningrado, Mosca e Kiev. Il terzo collegamento con la capitale ungherese da effettuare il mercoledì (quelli già funzionanti avvengono il lunedì e il venerdì) avrebbe anche lo scopo di ridurre, a favore degli operatori economici che si recano nei Paesi dell'Est e specialmente in Russia, i tempi di permanenza a Budapest. Note meno liete, sempre sul versante dei collegamenti internazionali, vengono invece dai voli trisettimanali per Vienna e da quello charter programmato con Londra. Per una serie di motivi che riguardano soprattutto i «vettori», sono stati soppressi. Ma Marocco confida che essi possano riprendere con formule operative diverse rispetto a quelle del passato. Il trasporto merci. Tra gennaio e settembre è aumentato di quasi il 47 per cento rispetto all'anno scorso. E' un buon incremento, dovuto specialmente al traffico di prodotti ittici proveniente dalle coste africane, mediterranee e atlantiche. Ma — come ci spiega il presidente del Consorzio — si punta a conseguire risultati ancora maggiori incrementando «il traffico misto», cioè utilizzando per le merci gli aerei di linea, i quali consentono di trasportare agevolmente assieme ai passeggeri anche un quantitativo non trascurabile di colli. Nella situazione attuale le prospettive maggiori, come abbiamo detto all'inizio, vengono dai collegamenti con l'Est europeo, per i quali l'aeroporto di Ronchi dei Legionari (e questa è sempre stata la sua «filosofia») non può non rappresentare un punto di riferimento preciso su scala nazionale, data la sua posizione geografica. Se a questo si aggiunge in prospettiva, l'esito delle trattative con la Save (è l'ente aeroportuale di Venezia) che dovrebbero portare a una forma di sinergia fra gli aeroporti di Ronchi dei Legionari, di Venezia-Tessera e di Treviso che coinvolgerebbe anche tutto il Veneto, le possibilità operative dello scalo regionale risulterebbero accentuate. Anche perché, come spiega Marocco, «il 1991 dovrebbe riservarci la soluzione del problema del collegamento trasversale Friuli-Venezia Giulia-Liguria». La richiesta è sul tavolo di Civilavia, e l'Air Dolomiti — la compagnia di terzo livello che fra breve disporrà di moderni biturboelica Dash da 50 posti — appare la più indicata per assicurare quel volo Trieste-Genova e successivamente Torino del quale Ronchi sollecita l'istituzione. In occasione del Campionato mondiale di calcio di cui Udine, l'estate scorsa, è stata una delle dodici sedi, l'aeroporto regionale ha compiuto senza dubbio un salto di qualità ulteriore, anche se il bilancio del traffico passeggeri (1.135) è apparso inferiore alle aspettative. Restano all'attivo i lavori di ammodernamento che sono stati inaugurati in quella occasione, i quali hanno migliorato la viabilità, la capienza dei parcheggi e l'operatività generale dello scalo. Si tratta del primo lotto (la spesa: 17 miliardi e mezzo) di una serie di opere, che prevedono una spesa di altri 15 miliardi, e che caratterizzeranno l'aeroporto in senso assolutamente moderno, mettendolo in grado di corrispondere ai programmi più ambiziosi di potenziamento del traffico. Al riguardo i rapporti con l'Alitalia sono eccellenti. Si è ottenuto, per dire, la prossima sostituzione del Dc9 per Milano con un Mc Donald 80 che permetterà di aumentare il numero dei posti disponibili. E ci si sta adoperando per ottenere un nuovo volo, almeno trisettimanale, «per la Campania con prosecuzione per la Sicilia», in quanto il flusso dei passeggeri è tale «da giustificare — dice Marocco — alternative allo scalo intermedio della Capitale».



Altro traguardo: «Attivare una linea con alcune "toccate" settimanali tra Ronchi e una grossa area metropolitana europea che abbiamo indicato in Londra, Parigi, Bruxelles, Amsterdam e Atene». E poi fare di Ronchi uno strumento al servizio anche del turismo. Quello per così dire in «partenza» — che ora «patisce» la concorrenza di Lubiana (5000 passeggeri italiani l'anno) per il sostegno — destinato però a cessare — che il governo jugoslavo assicura al traffico aereo in quel Paese. Ma anche quello in arrivo, soprattutto dall'Est, che appare fino da questo momento un «serbatoio» potenziale di grande interesse per le località balneari della regione, quanto meno nel periodo più economico della bassa stagione.

Occorre però che tutti facciano la loro parte, a incominciare dagli albergatori e dai tour operators i quali devono valutare con la dovuta attenzione appunto il ruolo che anche in questo campo l'Aeroporto regionale di Ronchi dei Legionari è in grado di sostenere.

Insomma, la carne al fuoco è molta. Il Consorzio aeroportuale — come ci ha spiegato il suo presidente — si sta muovendo in tutte le direzioni praticabili. Ne consegue che «guardare al futuro con ragionevole ottimismo» non solo è possibile, ma addirittura doveroso.

Piero Fortuna

N2123



VINO DELLA PACE

Cantina Produttori Cormòns



Il simbolo della pace nei vini della Cantina produttori del Collio e dell'Isonzo di Cormòns.

Un simbolico brindisi fra i Capi di Stato di tutto il mondo, in nome della riconciliazione e della pace: questo l'invito e il messaggio di un ambasciatore del tutto particolare, il «Vino della Pace», che viene inviato da Cormòns, centro pulsante della viticoltura friulana, ai grandi della Terra. Frutto della vendemmia di ben 400 vitigni provenienti dai cinque Continenti, e messi a dimora nella «Vigna del Mondo» impiantata intorno alla Cantina produttori vini del Collio e dell'Isonzo di Cormòns, il «Vino della Pace» è un prodotto unico impreziosito da etichette d'autore, disegnate da artisti di fama internazionale.

Dopo Enrico Bay, Zoran Music, Arnaldo Pomodoro (1985), Erik Dietman, Gianni Dova e Luciano Minguzzi (1986), Fiume, Arman e Daniel Spoerri (1987), Santomaso, Piero Dorazio e Consagra (1988), quest'anno le bottiglie portano la firma di Milan Knizak, Nam June Paik e Giacomo Manzù.

L'Alitalia, vettore ufficiale della manifestazione, provvede ogni primavera a far pervenire nelle case dei Capi di Stato le confezioni di vino: parte delle bottiglie rimanenti saranno battute all'asta e il ricavato sarà devoluto per scopi benefici.



Una delle botti di «ARTE IN CANTINA» scolpita dallo scultore di Cividale DARKO, accanto il presidente della Cantina ALDO MORETTI e il direttore LUIGI SOINI.



Le bottiglie di quest'anno sono firmate da KNIZAK, MANZÙ e PAIK.

CANTINA PRODUTTORI CORMÒNS Vini del Collio e dell'Isonzo - Soc. Coop. a r.l.
34071 Cormòns (GO) - Italia - Via Mariano 31 - Tel. (0481) 60579 - Telex 461056 -Telefax (0481) 630031

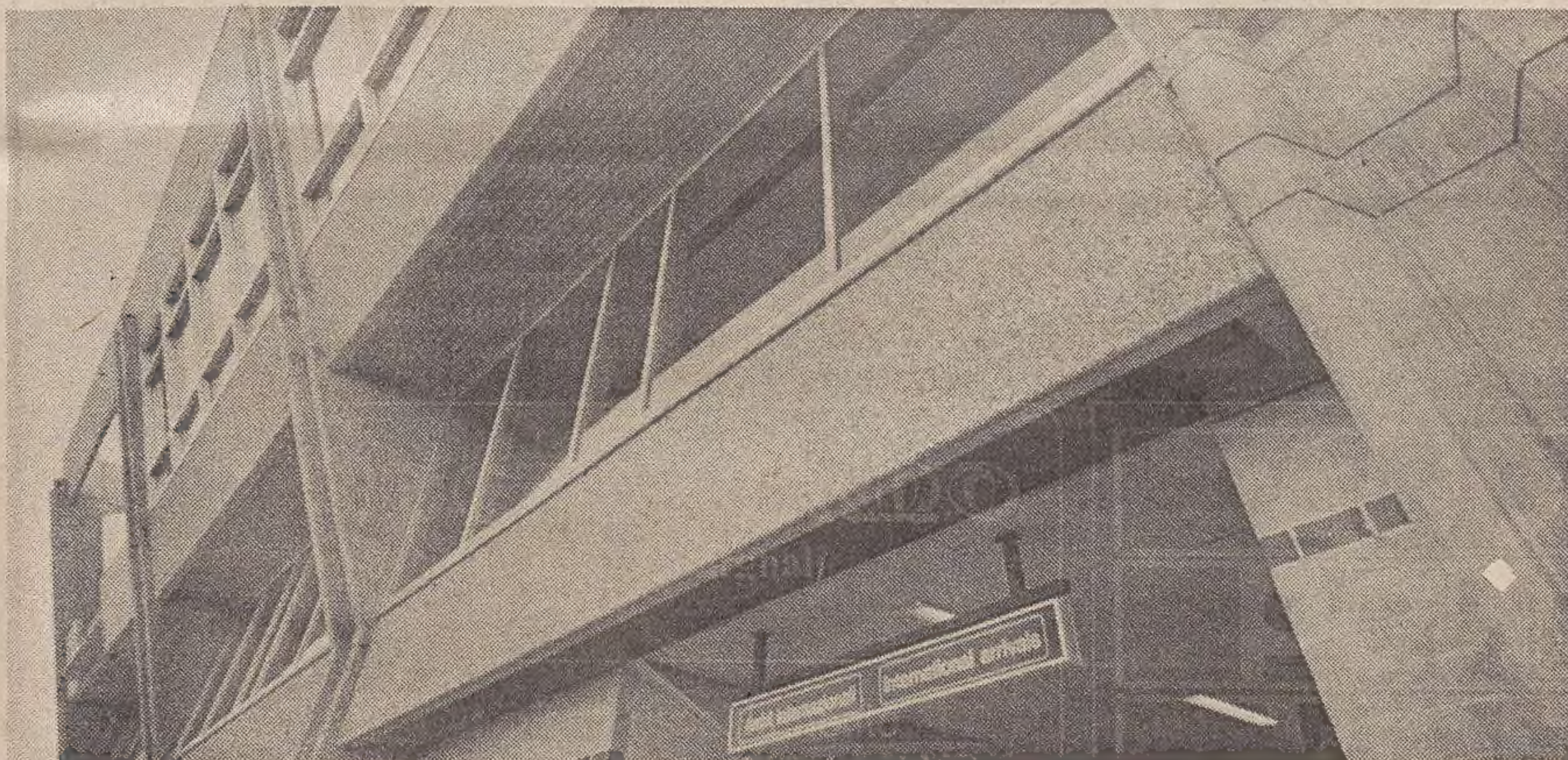
PARLA BONIFAZI, CONSULENTE DEL CONSORZIO AEROPORTO NELL'AREA MARKETING

Occorre uno sforzo bilaterale per continuare a crescere

L'Aeroporto internazionale di Ronchi dei Legionari è oggi in una fase di crescita e di novità in diversi settori, da quello strutturale a quello dei servizi; ciò comporta anche una rinnovata attenzione complessiva ai problemi del marketing, una disciplina che, sotto molteplici aspetti, sta caratterizzando tutta l'attuale fase di rilancio della nostra economia, sia pubblica che privata. Il dott. Bonifazi è il consulente del Consorzio nell'area marketing: «Riassumere in breve tutti i passaggi che ci hanno condotto allo stato attuale delle cose — spiega — che reputo estrememante promettente, non è semplice. In estrema sintesi, diciamo che lo scalo aeroportuale è passato prima attraverso un indispensabile potenziamento della propria struttura con dei risultati che sono visibili a tutti e che, peraltro, sono destinati a crescere ancora nel medio e nel lungo termine. Nel contempo si è badato ad accrescere e migliorare i servizi, in particolare tenendo conto delle più recenti logiche di apertura verso l'Est europeo, all'interno delle quali un ruolo di primo piano è rivestito dal doppio volo settimanale che si effettua con destinazione Budapest (compagnia di bandiera ungherese, Malev), e quindi verso tutta l'area orientale».
Stiamo inoltre puntando su una maggiore penetrazione dell'offerta verso targets ben precisi, come operatori istituzionali, economici e turistici. Questo programma dovrebbe orientarsi, nel prossimo futuro, anche nell'attuazione di un piano di direct marketing».
Lo scalo di Ronchi deve progressivamente «internazionalizzarsi», oltre che nei fatti, anche nell'immagine che viene recepita dall'utenza, sia generica che professionale. «Sul piano della comunicazione c'è da rilevare che siamo partiti con una campagna di tipo istituzionale sul l'"essere" di un aeroporto ancora relativamente conosciuto, soprattutto all'estero volta a ottenere una volorizzazione complessiva dello scalo, non solo nella nostra Regione, ma anche in quella che viene definita Area Nord-Est, sia a livello istituzionale che di utenza complessiva. E' inoltre necessario sviluppare il tema piu generale del volo, che rappresenta uno dei concetti da più tempo cari all'uomo e al quale, proprio per tale motivo, abbiamo voluto dedicare il titolo di questo inserto speciale».

— Aggiungiamo qualcosa sui targets che saranno coinvolti dalle prossime iniziative di comunicazione.
«In un contesto di sempre più spiccata internazionalizzazione dei mercati e delle comunicazioni, dovranno essere coinvolti tutti i settori economici dell'area e degli operatori istituzionali, soprattutto i comparti dei trasporti e del turismo, delle aziende che necessitano di spostamenti per motivi professionali, delle compagnie che operano nel settore delle spedizioni (e a questo proposito merita essere richiamato il fondamentale concetto dell'intermodalità del nostro Aeroporto), delle Agenzie di viaggio e dei tour operators, che cercheremo di motivare ad un maggiore utilizzo e ad una maggiore attenzione dei confronti dello scalo di Ronchi dei Legionari».
— Sul tema servizi, cosa si può aggiungere?
«Che l'Aeroporto di Ronchi si sta impegnando per far conoscere, sostenere e migliorare promozionalmente la sua completa gamma di servizi interni ed esterni, sulla base anche di una specifica analisi motivazionale, recentemente effettuata su diversi segmenti-campione dell'utenza regionale: dall'accoglienza alle informazioni, dagli sportelli bancari alle comunicazioni, alla sala vip, fino ad arrivare a una migliore gestione delle risorse umane e della comunicazione esterna verso l'utenza, per sviluppare il collegamento con il territorio. Mi sembra un buon orientamento alla qualità dei servizi ed una efficace proposta operativa e commerciale. Concluderei, quindi, rilevando che alle motivate richieste finora avanzate nei confronti dello scalo regionale, Ronchi ha risposto in modo positivo, ponendosi l'obiettivo di sviluppare i collegamenti nazionali ed europei esistenti ed a ottenerne di nuovi. Ora lo sforzo per continuare a crescere dovrà essere bilaterale: da un lato il mercato dovrà dimostrarsi propositivo e disponibile nei confronti dell'apertura alla collaborazione dimostrata dall'Aeroporto, anche in termini internazionali, dall'altro i dirigenti e il personale interni dovranno sempre meglio abbracciare la logica che questa è una struttura al servizio dell'utenza, con particolare riferimento ai settori dell'economia e del turismo per evitare di assumere una posizione marginale rispetto al contesto europeo».





Aeroporto internazionale

Lo sviluppo dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari.

Gli obiettivi generali che sorreggono l'esigenza di sviluppare le dotazini di servizi, quindi di strutture e relative infrastrutture, dello scalo aereo di Ronchi dei Legionari sono strettamente connessi alla sua progressiva affermazione quale raccordo tra l'area confinaria avente al centro la Regione Friuli-Venezia Giulia e il sistema dei grandi centri nazionali ed europei, con particolare riferimento alle regioni mitteleuropee e danubiano-balcaniche.

La sua attuale collocazione geo-politica è stata colta appieno e con lungimiranza nel P.R.I.T. mediante la previsione del polo intermodale del trasporto pubblico in adiacenza all'aeroporto, con tutti i possibili sviluppi anche nei settori dell'interscambio internazionale delle merci e dei servizi direzionali e ricettivi connessi.

Il piano regolatore generale dello scalo aereo.

Sulla base di questi obiettivi generali e delle conseguenti e successive analisi specifiche è stato redatto e approvato dal ministero dei Trasporti — Civilavia — il progetto di massima del piano regolatore generale di sviluppo dello scalo aereo che specifica in contenuti tecnici e programmatici tali obiettivi.

Interventi previsti nel breve periodo (entro il 1995).

Consistono essenzialmente nel completamento dell'ampliamento e ristrutturazione dell'aerostazione passeggeri, la costruzione del 1.o lotto funzionale della nuova area «merci» (nuovi magazzini e palazzina uffici di stato e privati), la realizzazione dell'hangar per l'assistenza aeromobili e il ricovero dei mezzi di rampa con relativa officina.

E' anche previsto allo scopo un primo ampliamento del piazzale aeromobili e la costruzione di un parcheggio riservato all'attività merci-cargo.

Intervento nel medio periodo (al 2000).

Qualora la tendenza di crescita del traffico passeggeri e merci registrata negli ultimi anni venisse a confermare le previsioni di sviluppo formulate per il medio periodo dovranno venire realizzati:

— il definitivo ampliamento verso Ovest del piazzale aeromobili con il raddoppio dell'attuale capacità;

— il parcheggio per i passeggeri nell'area antistante l'aerostazione sul lato opposto della SS. 14, compreso il collegamento in sovrappasso che anticipi (o consolidi) l'insediamento su quell'area del polo intermodale;

— la sede dei nuovi magazzini e servizi di ricovero e assistenza dei mezzi aeroportuali in adiacenza all'hangar;

— le infrastrutture interne atte a consolidare lo sviluppo degli insediamenti produttivi, adiacenti al sedime aeroportuale e direttamente connessi con questa attività.

Previsioni di lungo periodo.

A completamento dell'aeroporto il piano regolatore Generale prevede infine, a lungo periodo, la costruzione di ulteriori hangar aeromobili sia per l'aviazione commerciale e sia per quella generale, ivi compresa la relativa piccola aerostazione in adiacenza agli insediamenti produttivi sopra richiamati. Sarà inoltre possibile l'ampliamento delle strutture per il settore merci nonché l'ampliamento degli edifici ospitanti gli uffici del Consorzio aeroporto e le sedi residenziali degli enti di stato nella palazzina «ex villaggio azzurro».

L'aerostazione passeggeri.

La «stazione» è assieme luogo e segno privilegiato e distintivo di un contesto: luogo di incontro, di passaggio per diversi itinerari; segno fisico di un paesaggio e immagine di un ambiente. Per questa esigenza culturale e in relazione alla funzione centrale dell'aeroporto di Ronchi nel contesto regionale, come luogo di primario incontro e comunicazione internazionale nei diversi settori della vita privata e di relazione pubblica, sono stati previsti vari servizi commerciali, sale vip e pluriuso per incontri ristretti e di lavori, di ristoro ai diversi piani, spazi riservati a ospitalità speciali, sale per compagnie aeree e tour-operators.

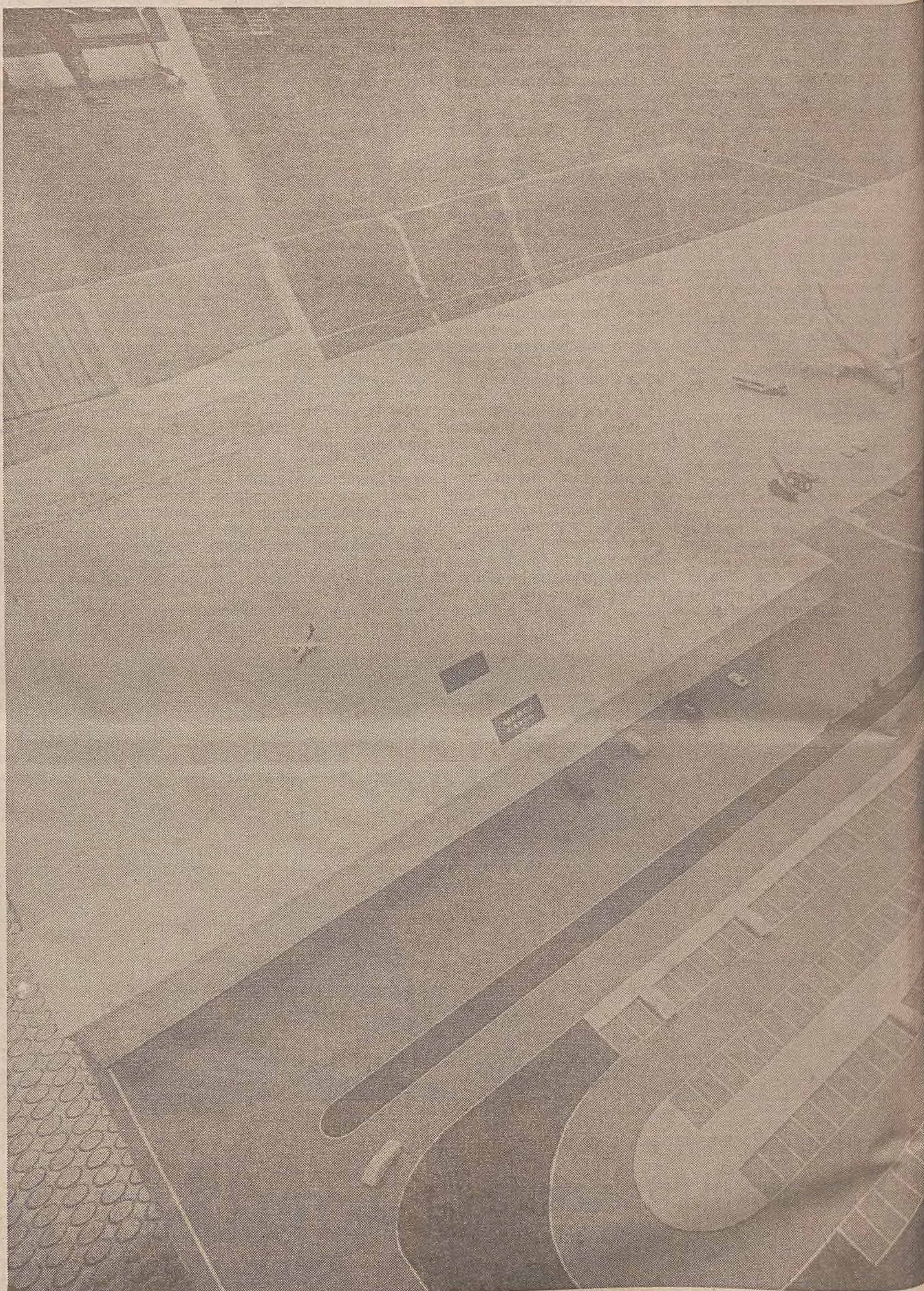
Tecnologie innovative

La Solari Udine Spa ha realizzato l'ampliamento dell'aeroporto regionale di Ronchi dei Legionari per quanto riguarda l'informazione al pubblico.

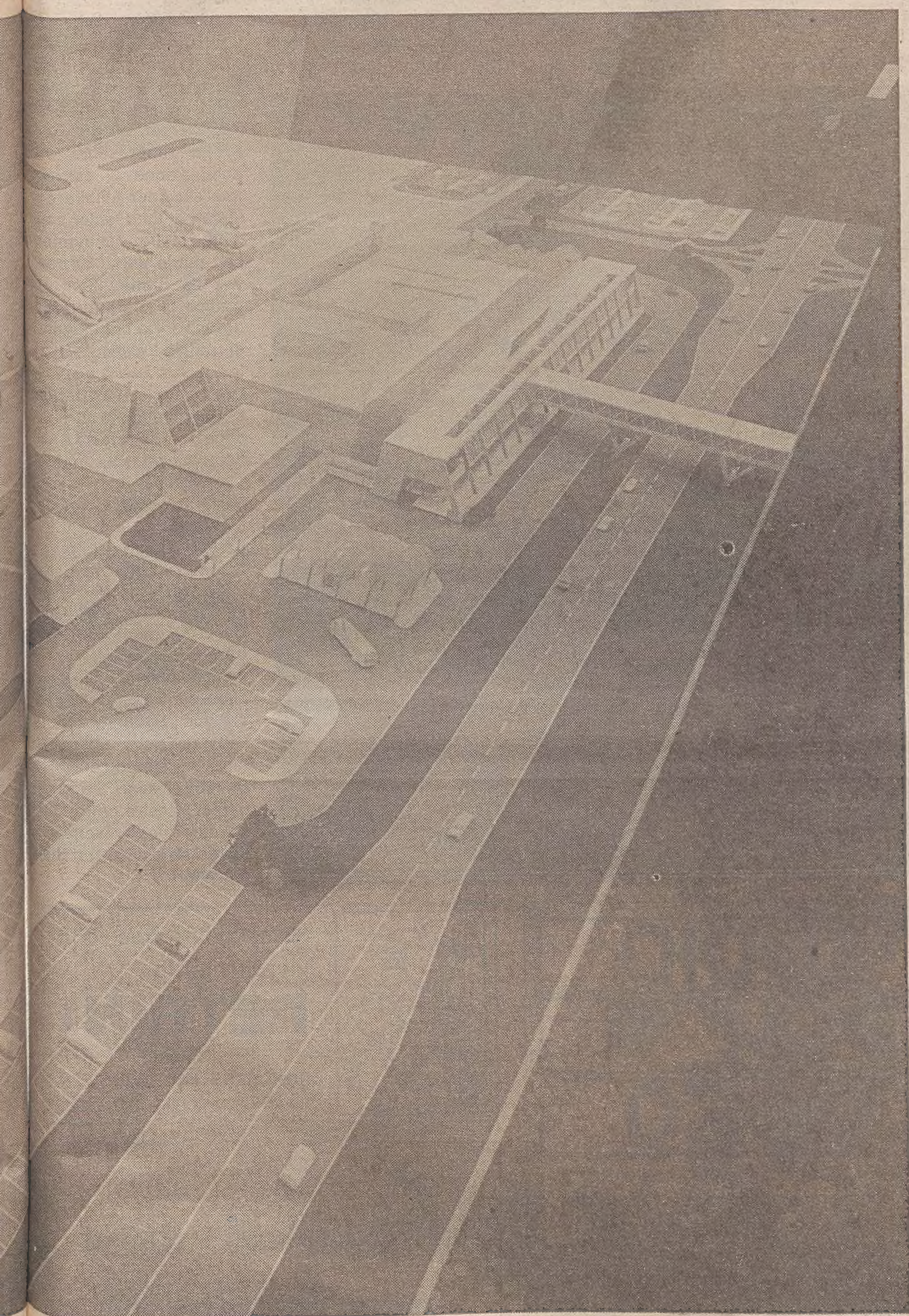
Sono stati forniti quadri generali installati nelle aree arrivi/partenze, nell'area bagagli, nei banchi di check-in e nei gates.

Le informazioni vengono distribuite su diversi display (quadri a diverse tecnologie e monitors) e vengono integrate con gli annunci sonori e, per coloro che vogliono averle dall'esterno dell'aeroporto in forma automatica attraverso gli annunci telefonici, su interrogazione di numeri telefonici privilegiati.

Si tratta sicuramente di un sistema innovativo sia dal punto di vista tecnologico sia dal punto di vista della diffusione integrata dell'informazione.



di Ronchi dei Legionari



...tto l'aspetto com- ...sitivo e architetto- ...o è stato inoltre ...o specifico rilievo ...inserimento del- ...erostazione nel- ...mbiente esterno, ...ografico e fisico, ...erpretando sia at- ...verso l'uso dei ma- ...iali e delle tecnolo- ..., sia nei rapporti ... spazi interni ed ...erni, i caratteri di ...pitalità, trasparen- ..., equilibrio tra con- ...uità e innovazioni, ...pri di questa gen- ...e di questi luoghi.

Funzionalità e dimensionamento dell'aerostazione

Sotto l'aspetto funzionale i principali obiettivi da soddisfare sono invece la più ampia flessibilità ed elasticità degli spazi interni assieme alla sua realizzazione in diverse fasi funzionali, in considerazione sia della necessaria continuità di utilizzo della struttura attuale, sia della adeguata proporzione delle strutture alle reali necessità derivanti dallo sviluppo progressivo del traffico aereo.

La flessibilità si estrinseca soprattutto nella possibilità di realizzare (in relazione alla tipologia degli aeromobili e della loro composizione nelle ore di punta) sia le partenze che gli arrivi dei passeggeri al piano terra (trasporto mediante bus intercampo) oppure al piano intermedio, nel quale sono previste sale d'imbarco, corridoi di smistamento e i tre pontili telescopici con diretto collegamento con gli aeromobili mediante le tre passerelle telescopiche a tunnel.

L'elasticità degli spazi viene garantita in particolare dalla possibilità di destinare temporaneamente, a seconda delle esigenze sale d'imbarco e di restituzione bagagli al traffico nazionale ovvero a quello internazionale.

In questi presupposti il progetto prevede la realizzazione di complessivi 15.000 mq utili complessivi (entro il '90 saranno resi disponibili circa 10.000) che corrispondono dimensionalmente in termini ottimali, alla previsione di 850.000 passeggeri l'anno al 2000 con punta oraria di 650 passeggeri complessivi.

Le destinazioni d'uso ai diversi piani.

— Il piano terra comprende l'atrio continuo arrivi-partenze con l'area di accettazione e controllo, i diversi servizi ai passeggeri (direzionali, commerciali, di ristoro e ospitalità, sanitari e di pronto soccorso), le due sale di imbarco a livello (partenze nazionali e internazionali con duty free shop), l'area arrivi e restituzione bagagli, sale vip ed equipaggi oltre ai diversi vani per i servizi di stato e il coordinamento aeroportuale.

— Al piano intermedio dell'edificio in linea situato sul fronte Nord (piazzale aeromobili) sono ubicate le sale d'imbarco in quota, dalle quali si accede attraverso tunnel (dotato di scale di sicurezza) ai tre loading bridges, mentre corridoi e ulteriori vani scala portano direttamente all'area arrivi nel piano inferiore.

— Infine nel primo piano, collegato direttamente anche da due scale mobili al piano terra, trovano posto il bar-ristorante e la terrazza per i passeggeri, la direzione civile aeroportuale, gli uffici direzionali del consorzio, le compagnie aeree; sul lato Sud è disposta invece la sala pluriuso (riunioni, lunghe attese) che prelude all'eventuale collegamento diretto in quota, attraverso sovrappasso stradale, al previsto ulteriore parcheggio e quindi alle altre infrastrutture del polo intermodale previsto dall'altro lato della SS. 14.

L'accessibilità.

La nuova viabilità esterna (raccordo autostradale e ampliamento della SS.14 antistante l'aeroporto) e i conseguenti adeguamenti degli accessi allo scalo e alle diverse aree di parcheggio (oltre 800 posti macchina dei quali circa 400 custoditi a pagamento) realizzano condizioni ottimali per l'accessibilità carrabile, completata dal portico antistante l'aerostazione e dal percorso pedonale coperto che la collegherà ai diversi parcheggi.

Sono inoltre già in funzione 12 stalli per autocorriere, 15 per taxi in linea al coperto, 60 posti macchina per i servizi a noleggio e 50 per la sosta breve in adiacenza all'aerostazione.

Particolare attenzione è stata rivolta anche alla accessibilità interna garantendo, mediante opportune rampe e ascensori, la più completa fruibilità degli spazi e dei servizi anche alle persone con difficoltà di movimento.

Il piano regolatore generale di sviluppo dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari e il progetto esecutivo dell'ampliamento e ristrutturazione dell'aerostazione passeggeri, viabilità, parcheggi e reti tecnologiche sono stati redatti dallo Studio tecnoprogetti s.r.l. di Cervignano del Friuli (Ud) con i seguenti professionisti:

dott. ing. NICOLO' FORNASIR, Coordinatore generale e responsabile dei progetti;

dott. arch. FABIO BRESSAN, progettazione architettonica e artistica;

dott. ing. PAOLO DELPIN, strutture edilizie e supporti informatici;

dott. ing. LUCIO MACUGLIA, reti tecnologiche esterne e viabilità;

dott. ing. EDOARDO CREATTI, impianti idrotermici ed elettrici.

Compagnie di Bandiera che operano

Per il trasporto aereo, gli anni '90 saranno i più rivoluzionari dato l'accresciuto interesse per il mercato europeo da parte delle Compagnie aeree statunitensi e di quelle del Sud-Est asiatico; per gli eventi che hanno portato a maturazione un processo di riconquistata libertà nell'Europa dell'Est e, infine, la imminente liberalizzazione che determinerà tutta una serie di opportunità.

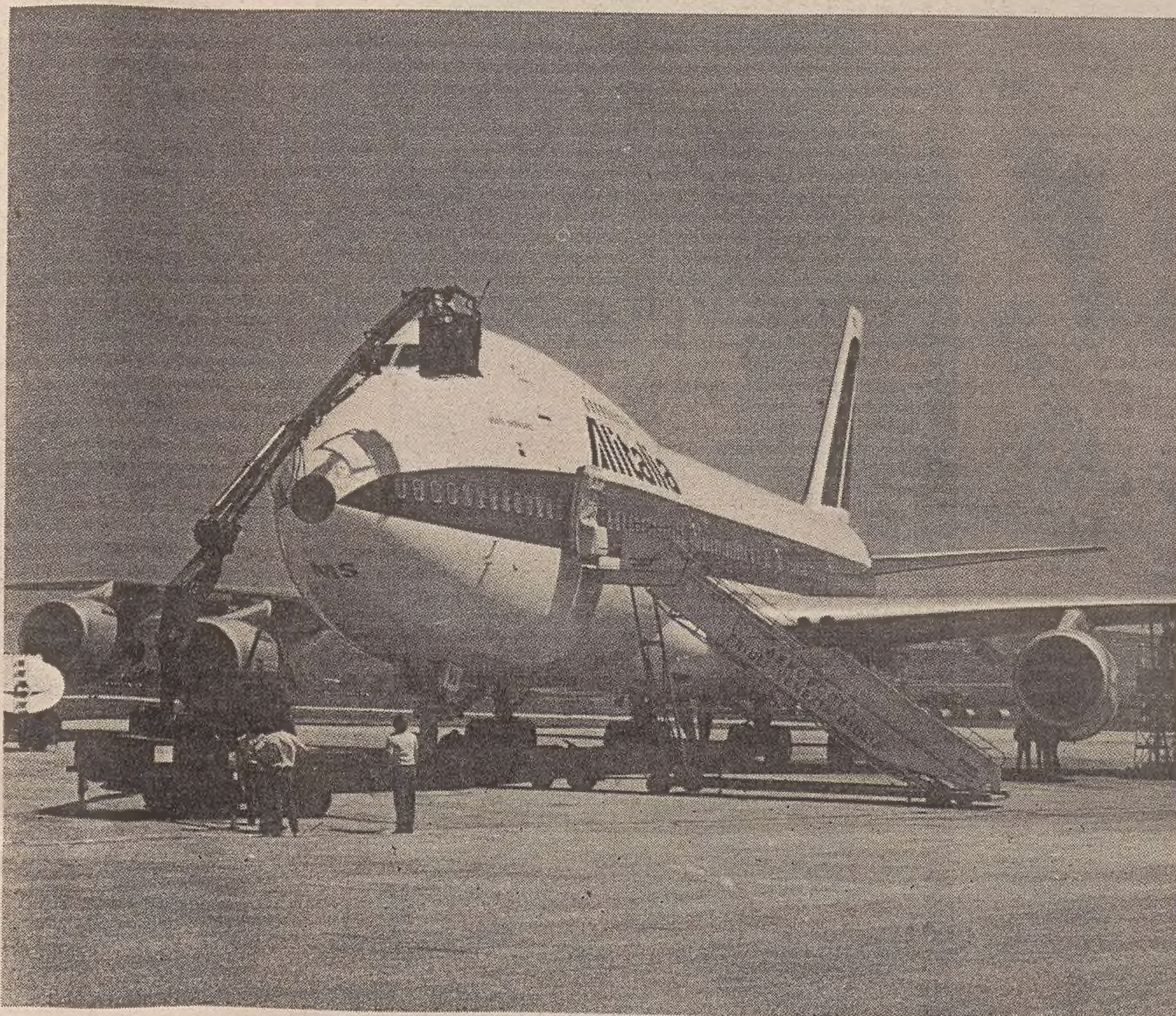
La Germania, l'Ungheria, la Cecoslovacchia, la Polonia, l'Unione Sovietica sono i mercati in piena espansione.

Alitalia ha saputo cogliere le opportunità di questo nuovo scenario investendo nei Paesi dell'Est Europa, con l'apertura di nuove linee, ridisegnando anche la strategia del medio-breve raggio per il 2000. Strategia che trova concreta attuazione nel programma di sviluppo della flotta: quasi 6000 miliardi sono stati impegnati per l'acquisto dei nuovi aerei MD-80 e Airbus 321. Si tratta di portare avanti una serie di programmi essenziali per rendere il sistema del trasporto aereo italiano competitivo con quello degli altri Paesi europei più sviluppati e soddisfare le esigenze del cliente.

Il 1990 ha fornito risultati confortanti per i collegamenti verso i Paesi dell'Est. All'inaugurazione dello scalo di Budapest è seguita l'apertura di Praga e di Berlino.

I risultati di questo primo periodo di attività sullo scalo ungherese sono incoraggianti, con un load factor superiore al 50%.

La tipologia del traffico è rappresentata dal turismo (65%) e dal traffico di affari (25%). Il 1991 vedrà l'Alitalia potenziare l'operativo con un incremento di frequenze a partire dal 1 aprile. In virtù di una capillare promozione dei servizi per Budapest, Alitalia prevede di raddoppiare nel '91 i risultati conseguiti nel corso della second metà del 1990.



Praga rappresenta una destinazione di estremo interesse per Alitalia. I risultati di load factor sono stati molto lusinghieri, con punte del 70% per i voli da Roma. Il mix di traffico è caratterizzato da una forte componente di traffico turistico e di affari.

Dal 1 giugno 1990 Berlino si è aggiunta alle altre destinazioni servite da Alitalia: Francoforte, Amburgo, Stoccarda, Dusseldorf, Hannover, Colonia e Monaco.

Il servizio, iniziato su Schonefeld (Berlino Est) è stato trasferito dal 1 novembre su Tegel (Berlino Ovest) e potenziato con frequenze giornaliere.

In conclusione, il potenziale dei Paesi dell'Est è enorme. Soltanto con la collaborazione fattiva di tutti lo sviluppo economico potrà aver luogo in questi Paesi e potrà consolidarsi una crescita costante di traffico turistico e di affari.



all'Aeroporto

MALÉV Hungarian Airlines

Nell'ottica di una sempre più spiccata e importante apertura verso l'Est, all'interno della quale lo Scalo di Ronchi riveste una posizione di primo piano per la sua favorevole collocazione geografica, particolare attenzione merita la presenza dei voli realizzati dalla compagnia di bandiera ungherese, la Malev, che effettua due partenze settimanali per Budapest, il lunedì alle 8 e il venerdì alle 5.45.

L'intraprendente area-manager della Malev operante presso l'Aeroporto regionale, è il signor Giuseppe Dobrinja, testimone e rappresentante delle nuove aperture ideologiche che si stanno verificando nei Paesi che aderivano al patto di Varsavia. «Crediamo fortemente nel ruolo che saprà svolgere Trieste e di riflesso l'intera regione Friuli-Venezia Giulia, in questa fase di rilancio dei rapporti tra Est e Ovest, a tutti i livelli: commerciali, economici in genere, turistici e pure politici. Proprio per questo, poco più di un anno fa, la Malev decise di istituire due voli in partenza da Ronchi, destinazione Budapest, convinta del fatto che la nuova opportunità sarebbe stata colta in pieno dagli operatori e dagli amministratori del territorio». Il signor Dobrinja prosegue nell'illustrazione del quadro della situazione, com'era e com'è andato progressivamente sviluppandosi. «Abbiamo cominciato con un doppio volo in partenza alle 5.45 per consentire ai passeggeri di prendere le coincidenze da Budapest verso Mosca. Negli ultimi tempi, proprio per venire incontro alle esigenze dell'utenza, abbiamo fatto slittare alle 8 la partenza del volo del lunedì e, nella prossima estate, anche quello del venerdì partirà alla stessa ora. Dunque uno sforzo evidente — anche in relazione alle nuove coincidenze per Mosca che abbiamo dovuto creare e che creeremo da Budapest — che dimostra chiaramente i buoni propositi che animano la Malev».

— Qual è stata la risposta del mercato in questi tredici mesi di vs. presenza a Ronchi?

«E' venuto, in parte, a mancare l'auspicato supporto delle aziende regionali, ma non ci siamo ugualmente persi d'animo e abbiamo messo in piedi alcune interessanti iniziative, che ci hanno permesso di ottenere buoni risultati. La disponibilità di ogni volo in partenza da Ronchi è di 68 passeggeri e, nel giro di un anno, possiamo dire di avere più che raddoppiato la media di coloro che scelgono la Malev per spostarsi verso Est».

Dunque le basi per poter continuare a guardare con fiducia a uno sviluppo dei traffici verso l'Europa orientale, ci sono proprio tutte, anche grazie al dinamismo di una compagnia, quella nazionale ungherese appunto, che trasporta giornalmente 600 passeggeri da Budapest verso Mosca e che non manca certamente di iniziative valide, anche sul piano strategico.

Lufthansa

La Lufthansa è la grande compagnia estera presente a Ronchi dei Legionari con quattro voli al giorno, che collegano la regione con il mondo.
Nella foto: la nuova rappresentante commerciale della Lufthansa per il Friuli-Venezia Giulia, Hedwig Deiner.

NOTIZIE UTILI

Principali caratteristiche dell'aeroporto con le sue cifre e i suoi servizi

Situato in provincia di Gorizia a 12 mt (39 ft.) sul livello del mare, l'aeroporto di Ronchi dei Legionari è aperto h 24 al servizio nazionale e internazionale passeggeri e merci.

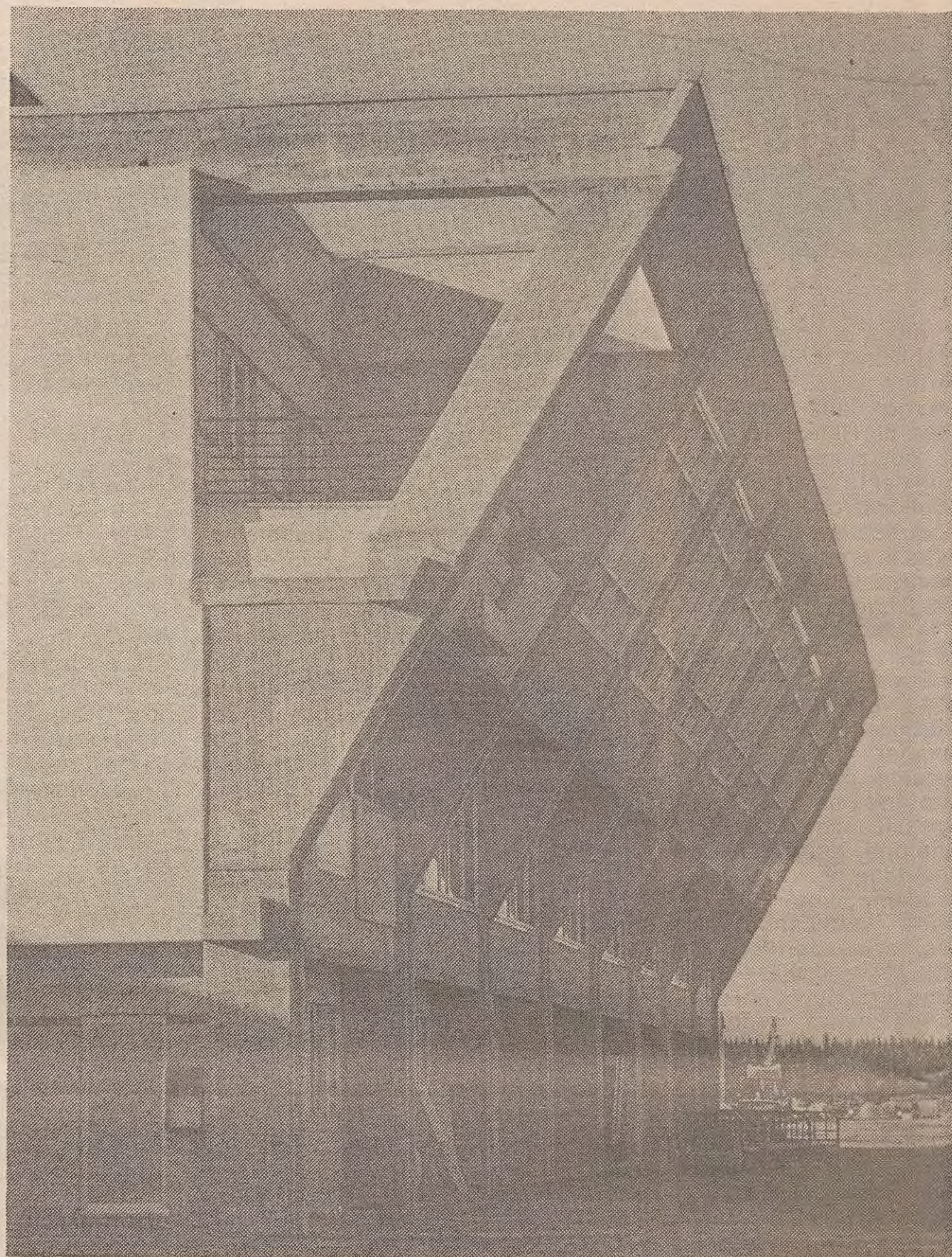
Grazie all'assenza di ostacoli naturali, gode di buona visibilità e la sua agibilità è assicurata per tutto l'anno.

Pista di volo: mt 3.000x45

Aree di movimento: pista di rullaggio, 4 raccordi, piazzale aeromobili commerciali di mq 45.000 con 7 piazzole (2 per Wide Body) e piazzale di mq 10.000 per aviazione generale.

Sistema di Atterraggio Strumentale: I.L.S. di II categoria.

Assistenza a terra: servizi antincendio e soccorso, rifornimento carburanti, parcheggi autovetture custoditi e non, parcheggi autobus, catering, duty-free shop, bar-ristorante, autonoleggi, taxi, banca, spedizionieri, aerotaxi, aeroambulanza e altri servizi.



N2124

Collegamenti Nazionali e Internazionali

Voli Nazionali

Milano

Compagnia	Alitalia
Nr. voli settimanali	14

Roma

Compagnia	Alitalia
Nr. voli settimanali	26

Voli Internazionali

Budapest

Compagnia	Malev
Nr. voli settimanali	2

Monaco

Compagnia	Lufthansa
Nr. voli settimanali	12

Centri di prenotazione

Alitalia	(0481) 530036 (0432) 502713 (040) 61506 sabato e festivi (02) 2836 - (06) 5454
Lufthansa	(0481) 779900 (049) 8071929
Malev	(02) 872373 (02) 872474

Numeri di Telecomunicazione del Consorzio Aeroportuale e dei Servizi di Stato

Prefisso teleselettivo 0481

Informazioni	773224 / 773225
Biglietteria	773232
Assistenza bagagli	773227
Merci	773258
Telefax	(0481) 474150
Telex	460220 CONSAE I
Direzione di Circoscrizione Aeroportuale	777061
Azienda Autonoma di Assistenza al Volo	779201 / 779202
Carabinieri	773238
Polizia di Frontiera	777171
Dogana Aeroportuale	778070
Guardia di Finanza	779856
Vigili del Fuoco	777555
Croce Rossa Italiana	773245